NR 4

LOT

50 GR

OBRONA PRZECIWLOTNICZO-GAZOWA POLSKI



[O]RGAN L.O.P.P.

ROK WYD. XII

14 lutego 1934 r.

Praca lotnictwa w LOPP.

Jak wiemy z kroniki dnia 6 lutego odbyło się w Warszawie uroczyste otwarcie Kursu Instruktorów Wydziałów Lotniczych L. O. P. P., dokonane uroczyście przez Prezesa gen. dyw. inż. Leona Berbeckiego.

Cóż to są instruktorzy Wydziałów Lotniczych? Postaramy się w ramach tego krótkiego artykułu zaspokoić ciekawość czytelników.

W łonie Zarządu Głównego L. O. P. P. rzucił swego czasu projekt gen. dyw. inż. L. Berbecki, aby stworzyć w terenie stanowiska instruktorów Wydziałów Lotniczych (na każdy Okręg Wojew. 1 instruktora) i powołać na nie oficerów rezerwy lotnictwa po odpowiednim ich przeszkoleniu i przygotowaniu. Tego rodzaju instruktorzy okazali się koniecznością, albowiem brak było w województwach doradców w sprawach lotniczych i równocześnie czynnika ścisłej współpracy między L. O. P. P., a organizacjami lotniczemi, subsydjowanemi przez L. O. P. P.

Statut L. O. P. P.'u przewiduje na pierwszym miejscu obowiązków stowarzyszenia, popieranie lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach, jako najlepszego czynnika czynnej obrony przeciwlotniczej. Wślad za tem przyjęto zasadę, iż z zebranych od społeczeństwa sum połowa zostanie przeznaczona na lotnictwo, a połowa na OPLGaz, tak w ramach Zarządu Głównego, jak i Okręgów Wojewódzkich.

Dotychczas akcja ta polegała jedynie na wręczaniu pieniędzy zainteresowanym instytucjom lotniczym, jednak bez wpływu i kontroli L. O. P. P. na ich wydatkowanie. Oczywiście nie mamy tu ani cienia zamiaru twierdzić, że sumy te zostały roztrwonione, czy źle użyte, — przeciwnie zrobiono w tej mierze dużo dobrych i celowych rzeczy. Niemniej jednak nie możemy zapominać, że sumy, jakie Liga zdobywa, są groszem publicznym, ofiarowanym przez społeczeństwo w pełnym zaufaniu w ręce L. O. P. P.'u na cele obrony kraju. Jeżeli ofiarodawca dał nam pewien kapitał na określony cel, to musimy wyliczyć się przed nim z użycia tych sum.

Sumy, które L. O. P. P. przeznacza na lotnictwo i akcję jaką w tej sprawie przeprowadza jest wyrazem dążności L. O. P. P.'u w kierunku budowy silnego lotnictwa, jako jednego z bardzo ważnych czynników potęgi, mocy i mocarstwowego stanowiska Polski.

Instruktorzy Wydziałów Lotniczych, pracujący w myśl dyrektyw Zarządu Głównego w terenie, będą łącznikiem między społeczeństwem, instytucjami i towarzystwami lotniczemi, a wymaganiami Rządu w tej sprawie, reprezentowanemi przez L. O. P. P., pracującą ściśle jako instytucja wyższej użyteczności, w myśl zleceń i dyrektyw Najwyższych Czynników Państwowych.



Dekoracja złotą odznaką LOPP. Pana Premjera Ministrów.

Myśl przewodnia, jaka ma przyświecać przyszłym instruktorom Wydz. Lotn. została jasno i wyraźnie sprecyzowana przez Prezesa L. O. P. P., w przemówieniu do słuchaczów kursu.

Zostaliście wybrani i powołani, — mówił Generał Berbecki, — na kurs, aby po jego pomyślnym ukończeniu rozpocząć pracę w terenie nad przygotowaniem i kierowaniem akcją wśród młodzieży, przenaczonej do służby w lotnictwie. Celową akcją wśród najmłodszych, na drodze modelarstwa, krzewionego na ławach szkolnych, później poprzez szybownictwo, a następnie P. W. lotnicze (pilotaż silnikowy), mamy dostarczyć Państwu młodych, zapalnych i ofiarnych pracowników lotnictwa, przyszłych Żwirków i Wigurów. Prócz tego będziecie się opiekować lotniskami L. O. P. P.'u i baczyć, by wysiłki finansowe Zarządów Okręgów Wojewódzkich, przeznaczone na lotnictwo, były celowe i racjonalnie zużyte, według dyrektyw Zarz. Gł.

Waszym zadaniem nie będzie bezpośrednie szkolenie młodzieży tej, czy innej specjalności lotniczej, od tego są instruktorzy specjaliści i odpowiednie ośrodki wyszkoleniowe. Natomiast do was będzie należeć akcja uświadamiająca i utrzymanie harmonijnej współpracy pomiędzy L. O. P. P., a instytucjami i osobami, którym powierzono pracę wyszkoleniową w ramach naszej organizacji i organizacji P. W. Lotniczego.

Przemówienie swe zakończył Pan Generał Berbecki wezwaniem do słuchaczy, aby wiadomości zdobyte na kursie starali się jaknajlepiej wykorzystać w pracy na swych terenach dla dobra Państwa i wskazał, **że współpraca Społeczeństwa z Rządem jest tą drogą, na której Polska zdobywa stanowisko mocarstwowe w świecie.**

Stajemy zatem wobec nowych zadań L. O. P. P., ujętych w karby organizacyjne o celowych i mądrych zamierzeniach dla dobra lotnictwa polskiego, a temsamem i wzmożenia sił obronnych kraju. Akcję tę witamy z radością, jako początek nowej ery w twórczej i harmonijnej współpracy L. O. P. P. z Lotnictwem. A. W.



INFORMATOR CHALLENGE'OWY

ORGANIZACJA TRASY.

Organizacja „śmiesznego" biegu naprzełaj w lasku podwarszawskim, wymaga udziału dwudziestu kilku sędziów i kontrolerów, którzy uważają, aby biegacze nie skracali drogi, aby przebiegali przez punkty kontrolne, nie zabiegali sobie drogi wzajemnie, mieli natychmiastową pomoc w razie zasłabnięcia i t. p.

Ponieważ w zawodach challenge'owych w grę wchodzi trasa prawie dziesięciu tysięcy kilometrów, trasa ogromna, prowadząca przez cały szereg krajów, kilkadziesiąt lotnisk i punktów kontrolnych, przeto zrozumiałe się staje, ile to trzeba trudów i wysiłków, aby nic nie przeoczyć, o niczem nie zapomnieć i wszystko dobrze przygotować.

Weźmy chociażby taki odcinek trasy, jak ten, który prowadzi z Tunisu (Afryka Północna) do Palermo (Włochy). Mierzy on tylko 120 kilometrów. Wydawać by się mogło, że tu niema wogóle nad czem się zastanawiać. Dla awjonetek, które, jak R. W. D., mogą Atlantyk przelecieć, nie przedstawia to większej trudności, niż dla nas przebiegnięcie 200 metrów. A jednak... A jednak niech się zdarzy (tfu, tfu, odstukać!) defekt silnika właśnie na tym odcinku, to samolot lądowy i jego załoga są zgubieni...

Aby temu zaradzić i przygotować doraźną pomoc w razie takiego nieszczęśliwego wypadku, Aeroklub R. P. (organizator tegorocznego challenge'u) stara się o umieszczenie na wspomnianym, morskim odcinku trasy, dwóch parowców, zaopatrzonych w odpowiednie urządzenia ratunkowe. Poza tem czynione są starania, aby wzdłuż tego odcinka i na linjach równoległych do niego, patrolowały w czasie challenge'owych przelotów włoskie wodnosamoloty.

Przy tak długim przelocie, jak lot okrężny challenge'u, prowadzącym przez tak różne strefy klimatyczne, również kwestja pogody staje się kwestją pierwszorzędnego znaczenia, zrozumiałe więc jest, że zapewnienie jak najsprawniejszej łączności meteorologicznej poszczególnych lotnisk i punktów kontrolnych, będzie miało decydujące znaczenie dla wyników lotu.

Niepoślednie znaczenie ma też prawidłowe zorganizowanie tych punktów kontrolnych, nad któremi samoloty konkursowe będą musiały przelatywać bez lądowania. Punkty te mają na celu zmuszenie zawodników do jak najściślejszego przestrzegania wyznaczonej przez organizatorów trasy, a zarazem mają uniemożliwić pilotom skracanie drogi lotem po linji prostej, tam, gdzie trasa przewiduje linję łamaną. Kontrola na takim punkcie odbywa się w ten sposób, że w oznaczonem, zdaleka widocznem (o tem napiszę osobno) miejscu pilot musi obniżyć lot maszyny i zrzucić meldunek.

Wszystkie te punkty będą zorganizowane przez Aerokluby tych krajów, nad którymi trasa poprowadzi, zgodnie z przyjętym przez nich regulaminem challenge'u.

Istnieje też cały szereg przepisów prawnych, które mogą utrudniać sprawne przelatywanie etapów. Wiemy naprzykład, że granice państwa wolno przelatywać tylko przez t. zw. bramę wlotową, która niezawsze będzie leżała na linji prostego lotu z kraju do kraju. Organizatorzy zabiegają przeto, aby państwa, nad któremi biegnie trasa challenge'u, uchyliły dla zawodników przepisy o bramach wlotowych i pozwoliły im na przelatywanie granicy w tem miejscu, w którem przecina ją linja, łącząca dwa lotniska, stanowiące krańcowe punkty etapu. Również paszporty, wizy, odprawa celna i t. p. rzeczy nie powinny zawodnikom głowy zawracać, muszą więc i o tem organizatorzy pomyśleć, no i myślą już.

Muzeum Lotnicze w Warszawie

Oddawna odczuwano potrzebę utworzenia muzeum lotnictwa. Ostatnio sprawa ta posunęła się znacznie naprzód i dnia 16 grudnia r. ub. otwarło swoje podwoje „Muzeum Przemysłu i Techniki". Otóż znalazło tam swój kącik i lotnictwo. Przewodniczącym sekcji lotniczej przy muzeum jest obecnie profesor Witoszyński.

Na wstępie szereg djapozytywów pokazuje nam historję lotnictwa, poczynając od pierwszych wysiłków ludzkości. Widzimy tam również „fotomontaż literatury polskiej, traktującej o lotnictwie".

Dalej mamy przyrządy, uzmysławiające zasadnicze zagadnienia aerodynamiki. Bogato jest reprezentowany dział balonów; wszystkie modele pochodzą z Powsz. Wystawy Krajowej oraz Wystawy Turystycznej. Wykonała modele Wytwórnia balonowa w Jabłonnie.

Dziedzina maszyn latających, cięższych od powietrza:

W grupie bezsilnikowej widzimy latawce i szybowce — fotografje i modele. (Ostatnich jest zresztą niewiele).

Poza tem cały szereg wykresów ilustruje nam rozwój szybownictwa i jego rekordy. W grupie samolotów silnikowych mamy kadłuby metalowy i drewniany, oraz kadłub belkowy P. W. S. 3.

— Samolot naturalnej wielkości przekrojony, umożliwia odwiedzającemu łatwy wgląd w konstrukcję.

— Duży dział przyrządów pokładowych.

— Silniki lotnicze w przekrojach:
80 MK Gnôme-Rhône,
450 MK Lorraine-Dietrich.

Spotykamy dalej tablice, fotografje i wykresy rozwoju lotnictwa komunikacyjnego w Polsce.

Mamy plan dużego lotniska z jego instalacją, oraz fotografje budowli na lotniskach.

Niezależnie od swojego małego wymiaru, muzeum już zaczyna wypełniać lukę, którą dotkliwie odczuwaliśmy.

Sądzimy, że w niedługim czasie będziemy mogli stwierdzić dalszy rozwój jego; narazie warto je obejrzeć. Tamka 1.

Otwarte we środy, czwartki, piątki, soboty i niedziele od godz. 10ej do 14-ej. Poza tem w piątek od 17-ej do 20-ej.

PUHAR GORDON BENNETTA

Zapewne większość czytelników zna już historję najstarszych w świecie zawodów aeronautycznych, jednak w związku z tem, iż w roku bieżącym odbędą się one w Polsce, powiemy o nich słów parę jeszcze raz.

Dnia 9 listopada 1905 roku, wydawca znanego dziennika amerykańskiego „New York Herald" — p. James Gordon-Bennett, przeznaczył kwotę 50.000 franków na nagrody dla uczestników w zawodach balonów wolnych. Za 12.500 fr. ufundowano puhar im. Gordon-Bennett'a i trzy nagrody pieniężne, każda po 12.500 franków. Za zwycięzcę uznawano tego zawodnika, który przebędzie na balonie wolnym największą odległość, która mierzy w linji prostej od miejsca startu do lądowania. Po trzech zwycięstwach, następującym kolejno, nagroda przechodzi na własność Aeroklubu państwa, w którego barwach leciał zwycięski pilot.

Zawody zawsze organizuje w swoim kraju ten Aeroklub, który zdobył nagrodę.

Rok rocznie rozmaite kraje w miarę swoich zwycięstw, urządzały zawody. Wielka Wojna spowodowała sześcioletnią przerwę i dopiero w 1920 roku zawody zostały wznowione.

W roku 1924, pierwszy puhar przechodzi na własność Aeroklubu Belgji, a od roku 1926 Ameryka nie pozwala sobie wyrwać pierwszeństwa, drugi ufundowany puhar, a za nim i trzeci, przechodzą na własność St. Zjednoczonych.

Do dziś Stany Zjednoczone zdobyły puhar Gordon-Bennett'a jedenaście razy, Belgja 5, Niemcy 2, Szwajcarja 2, Francja 1, Polska 1.

W roku ub. zdobywa puhar, jako nagrodę przechodnią balon „Kościuszko", załoga: Fr. Hynek i Zb. Burzyński. Zdobycie puharu nałożyło na Polskę obowiązek urządzenia XXII zawodów o puhar Gordon-Bennett'a.

Obecnie Aeroklub R. P. opracował regulamin „XXII Zawodów Balonów Wolnych o nagrodę im. Gordon-Bennett'a na 1934 rok".

Najmniej trzy Aerokluby muszą zgłosić swój udział w zawodach, jeżeli by to nie nastąpiło, to zawody zostana odłożone do roku 1935. Jeżeli warunki meteorologiczne nie staną na przeszkodzie, start balonów odbędzie się popołudniu dnia 23 września 1934 r. z lotniska Mokotowskiego w Warszawie. Pojemność balonu określono na 2.200 m^3 (maksymalna). Załoga — dwie osoby.

Zgłoszenie udziału w zawodach może nastąpić w dwóch terminach; pierwszy termin dnia 1 lipca 1934 roku godz. 18, przy wpisowem zł. 100, drugi dnia 1 sierpnia 1934 roku godz. 18, wpisowe złotych 150.

Oprócz nagrody im. Gordon-Bennett'a, jako nagrody przechodniej dla tego Aeroklubu, w którego barwach lecący balon zdobędzie pierwsze miejsce. Aeroklub ustalił 8 nagród pieniężnych dla załóg: I-a — 10.000 zł., II-ga — 7.000 zł., III-cia — 4.000 zł., IV-ta — 2.500 zł., V-ta — 2.000 zł., VI-ta 1.200 zł., VII-ma—1.000 zł., VIII-ma—800 zł.

Wszyscy uczestnicy zawodów otrzymają medale pamiątkowe.

Czwarte zimowe w Białej



Zawodnicy (od lewej) stoją: Jereczek, Ranoschek, Ostrowski, Kowalski, Przysiecki, Hirszbandt. Siedzą: Łuczyński, Onoszko, Karczewski, Kocjan.

Pomyślcie, proszę państwa, co to za rozkosz w upalny letni dzień wpakować się na kilkanaścieset metrów nad ziemię i doświadczyć na własnej skórze, że z każdą setką metrów temperatura obniża się o jeden bezmała stopień Celsjusza. Zimą przyjemniej o tem rozmyślać przy napalonym piecu. Zapewne dlatego zawody lotnicze urządzane przez Klub Lotniczy P. W. S. łącznie z Lubelskim Klubem Lotniczym, są dotąd jedynemi w swoim rodzaju w Europie. Zresztą nietylko dlatego. A mgły, których nam nie brak? A lasy i błota na naszych kresach wschodnich? A biały całun śniegu, utrudniający orientację i tak nierówno pokrywający lotniska, że na jednym kółka łatwo ugrzęznąć mogą, powodując „kapotaż", na innym zaś narty podwozia nie miałyby się po czem ślizgać? A zapuszczanie silników i utrzymanie w nich temperatury?

Naogół zawody zorganizowano b. starannie.

Zawodnicy poczęli zlatywać się 1-go lutego. Wielkiej rozmaitości, ani natłoku samolotów nie było. 8 sztuk.



R. W. D. 5 po starcie.

Najliczniej stawił się Aeroklub Warszawski. W pięć maszyn: Karczewski (por. pil. dywizjonu myśliwskiego) na R. W. D. 4, Hirszbandt (kapitan, znany z lotu afrykańskiego w roku ubiegłym) i Onoszko (pilot wyszkolony w klubie) na R. W. D. 5. Ostrowski, por. pil., przybył na angielskim Mothie (była to jedyna maszyna niepolskiej konstrukcji). Jako pasażerowie lecieli z Warszawy:, Przysiecki Kocjan, Łuczyński, Kuczyński.

Samotnie wybrał się stary, wytrawny pilot kpt. Babiński na swojej wysłużonej od r. 1927 prywatnej „awionetce" J. D. 2.

Że staruszka nie przebędzie trasy lotu okrężnego, przewidywali wszyscy (ze względu na mocno sfatygowany motor Anzani).

Dwukrotny zdobywca puharu, Chorzewski, w roku tym nie stawał. Lwów bronił swych barw tylko jedną R. W. D 4, z młodym pilotem Kowalskim, który brał udział po raz pierwszy w zawodach.

Kowalski spisał się dzielnie, zdobywając trzecie miejsce, puhar jednak powędrował do Warszawy, dzięki czemu jeszcze rozgrywka o niego nie jest skończona.

Przedstawiciele gościnnego klubu P. W. S. Uszacki i Arcinowski, lecieli na samolocie macierzystej wytwórni w Białej.

Z Gdańskiego klubu stawali Ranoschek i Jereczek na M. N. 4.

Na szczegółowe omówienie regulaminu nie mamy miejsca. Celem jego było stworzenie konkurencji pilotów, nie maszyn. Że był pomyślany dobrze, widzimy, oglądając wyniki i stwierdzając, że R. W. D. 4, konstrukcja starsza, jest na 1 miejscu, a na 4 oglądamy nowszą 5-kę.

O samych zawodach też powiem w skróceniu.

1-sza próba, lot na trójkąt, polegała, jak wiadomo, na obraniu przez zawodnika największej możliwej do utrzymania na trasie szybkości. Zdobyte tu punkty na obliczenie rezultatów okrężnego lotu mają duży wpływ.

Maksymalną ilość punktów w tej próbie zdobył kpt. Babiński. Jeden z pilotów, nie chcę powiedzieć, zabłądził, — ale latał nie tam, gdzie trzeba. Byli tacy, co sta-



Trasa I 1204 klm.



J. D. 2 kpt. Babińskiego.

zawody lotnicze Podlaskiej

rali się obrać rozmyślnie małą szybkość, by utracone tu punkty z nadwyżką odbić sobie w locie okrężnym i zająć przez to czołowe miejsce, ale sprawiedliwy Bóg nie pozwolił na przechytrzenie dobrze obmyślonego regulaminu. Żyją bowiem konkurenci sportowcy, nie wstydzący się szybkości, którzy te szybkość i na trasie utrzymać potrafili. Takim np. okazał się Karczewski. Zdobył pierwsze miejsce w ogólnej klasyfikacji zasłużenie.

O zrzucaniu na punkt, oznaczony chorągiewką, meldunków, niema co mówić, gdyż wszyscy zdobyli po swoje 120 punktów.

Był podobno wypadek, że ktoś krążył nad magistratem pobliskiego miasteczka, gdzie ujrzał chorągiew, wywieszoną z okazji imienin burmistrza.

Ostatnia próba lądowania na punkt wahała się od 6 do 28 mtr. Wynik naogół b. dobry.

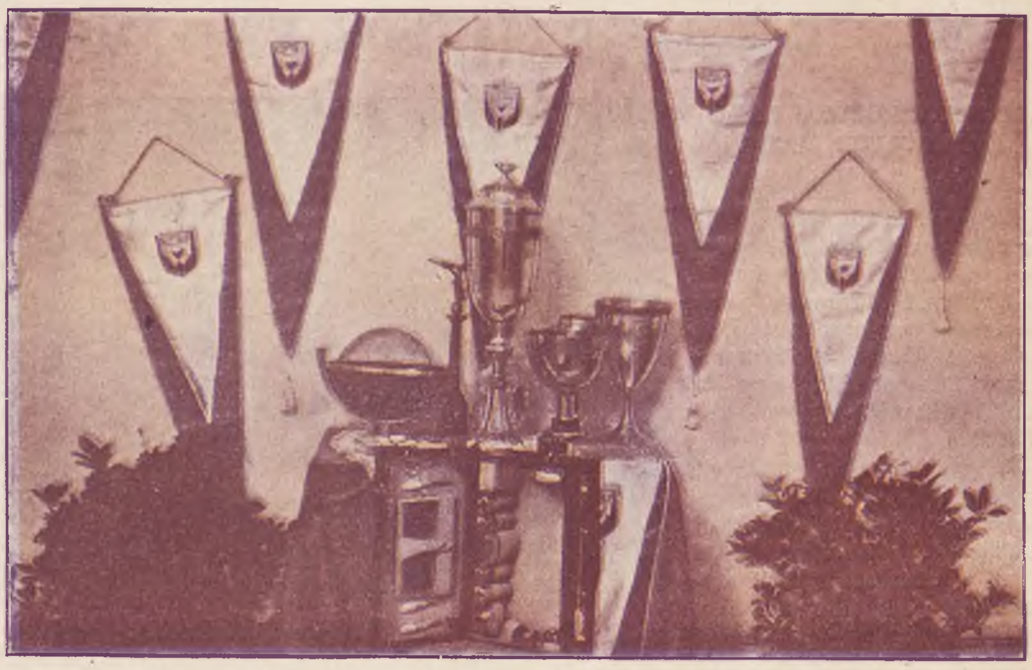
Lot okrężny, jak widać na wykresach, prowadził dwoma trasami; dłuższą z nich 1204 klm. leciały samoloty, które wykazały szybkość ponad 140 klm.

Lotniska były przygotowane należycie. Tylko na jednym z nich zapomniano, że jeden lejek do benzyny na parę samolotów, to zbyt mało i że smary łatwiej nalewać w stanie rozmarzniętym. Na innym znów publiczność denerwowała trochę zawodników, zadając im przed startem różne elementarne pytania o lotnictwie.

Nie przebyli trasy (2-ej) Uszacki z Arcinowskim, którzy musieli wskutek mgły lądować między Łuckiem a Lublinem i wrócili koleją wraz z uszkodzonym samolotem.

Kapitan Babiński, jak zwykle, kilkakrotnie po drodze lądował, dolewając do małego zbiornika benzyny, którą ze sobą wiózł w blaszankach wrócił z pod Grodna.

Okazało się również, że jedzenie przed zawodami zwiąca, po rozpoczęciu czasu ochronnego, nie wychodzi na zdrowie — powoduje nostalgię do morza Bałtyckiego. Człowiek, który tego doświadczył, a pomimo wszystko, przebył całą drogę poprawnie, wykazał duże zacięcie sportowe i dowiódł, że krok od śmieszności do uznania, jest coprawda trudniejszy, niż odwrotnie, lecz również możliwy.



Nagrody honorowe. Na ścianie wiszą proporczyki Klubu Lotniczego P. W. S., które na pamiątkę zostały rozdane zawodnikom dla ich klubów.



Moth na starcie.

Ostrowski, lądując, zgubił od Motha kółko, lecz mu zwycięski jego clubman przytransportował z Warszawy zapasowe.

Społeczeństwo, Policja Państwowa i organizacje okazywały w drodze zawodnikom pomoc wszędzie, gdzie zaszła potrzeba.

4-go odbył się w Kasynie Garnizonowym bal, podczas którego rozdano nagrody.

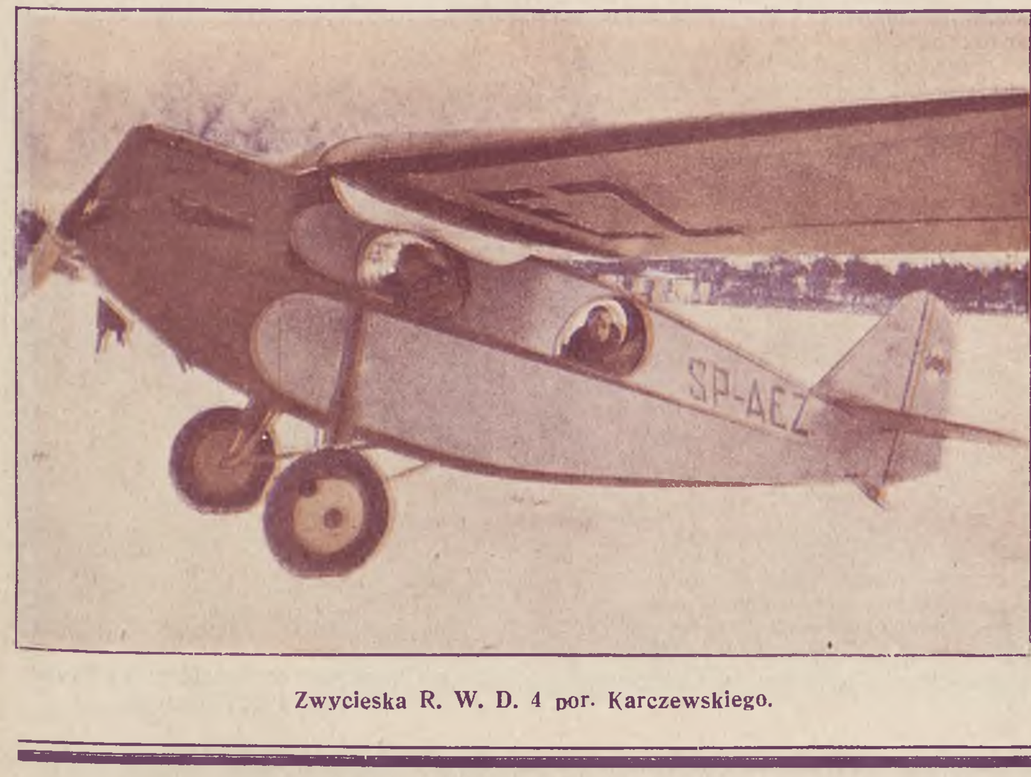
Gros ich, z przechodnim puharem na czele, zdobył, jak już mówiliśmy, dla klubu i siebie Karczewski 954 p. (Warszawa), po nim szedł Onoszko 932 p. (Warszawa), następnie Kowalski 923 p. (Lwów), dalej: Hirszbandt, Ranoschek, Ostrowski, Uszacki.

Nagród honorowych było wiele: puhary, nesesery, papierośnice, zegarki. Dary od klubów, firm, komitetów L. O. P. P. i osób prywatnych.

Pieniężne nagrody zadeklarował Zarząd Gł. L. O. P. P. i Ministerstwo Komunikacji.

Klub Podlaski postarał się o wszelkie wygody dla zawodników i gości. Zawodnicy wrócili obładowani nagrodami, goście — miłemi wspomnieniami.

J. B.



Zwycieska R. W. D. 4 por. Karczewskiego.



Trasa II. 1026 klm.

CO SIĘ DZIEJE W ŚWIECIE LOTNICZYM

DALSZY ROZWÓJ LINIJ LOTNICZYCH „LOT".

Pisalimy już w Nr. 3 naszego pisma o planach uruchomienia bezpośredniej komunikacji lotniczej między Polską a Niemcami. Mianowicie o połączeniu drogą powietrzną Berlina z Warszawą. Podawaliśmy tam fotografję przylotu do Warszawy delegacji niemieckiej.

W tym miesiącu odbyła się w Berlinie 7-ma Międzynarodowa Konferencja Komunikacji Lotniczej. Ze strony Polski brali w obradach udział dyrektor P. L. L. „Lot" inż. Wacław Makowski, inż. Ludwik Zeifert. Na fotografji widzimy Ministra Lotnictwa Niemiec, Goeringa, po którego lewej ręce stoi dyr. Makowski, po prawej zaś inż. Zeifert.



Z Międzynarodowej Konferencji Komunikacji lotniczej w Berlinie.

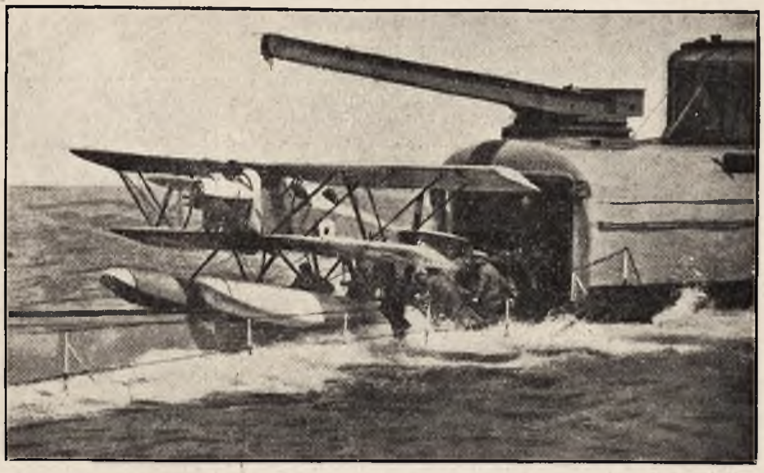
Jak już zaznaczyliśmy uprzednio udział Polski w konferencji ma na celu połączenie możliwie najkrótszą drogą Zachodu ze Wschodem. Wielki szlak powietrzny prowadzi właśnie przez Warszawę. Może więc powstać w ten sposób w centrum Polski wielki węzeł komunikacji lotniczej, co miałoby doniosłe znaczenie handlowe i polityczne nie tylko dla Naszej Ojczyzny, lecz i dla całego świata cywilizowanego.

RUCHOME ŁOTNISKO NA SAMOCHODZIE.



Straż brzegowa, chroniąca przed przemytem, wprowadziła patrole samochodowe z samolotem, umieszczonym na dachu samochodu. Samolot może wystartować bezpośrednio ze swego poruszającego się z szybkością 50 km/godz. „lotniska".

WODNOSAMOLOT W ŁODZI PODWODNEJ.



Były takie wodnosamoloty, co pozazdrościły wygód samolotom posiadającym własny samochód i obrały sobie za lotnisko — łódź podwodną. Marynarka angielska w paru łodziach podwodnych umieściła małe wodnosamoloty o składanych skrzydłach.



Stratostat „Ossoawiachim" przed startem. (na małych balonach sprawdzają sprzęt).

STRATOSFERA STRZEŻE SWYCH TAJEMNIC.

Boleśnie dotknęła Z. S. S. R., a równocześnie cały świat lotniczy i wszystkich, co pragnęliby wedrzeć się do tajemnic stratosfery katastrofa balonu „Ossoawiachim", która pociągnęła za sobą śmierć prof. Uszyszkina, oraz stratonautów Fiedosienko i Wasienko.

Dnia 30 stycznia o godz. 9 m. 7 wystartował do lotu stratosferycznego „Ossoawiachim", stratostat o pojemności 24.090 mtr. Kulista hermetyczna gondola była wyposażona w cały szereg instrumentów do pomiarów.

Dnia 31 stycznia, nazajutrz po wiadomości, iż stratostat dał rekordową wysokość (około 22.000 m.), gondola została znaleziona z nieżyjącą załogą, jednakowoż ocalała część przyrządów potwierdza, iż wysokość 22 km o osiągnięciu, której donosił zapomocą radjo Uszyszkin, jest prawdziwą. W Moskwie w dniu 2 lutego, po złożeniu urn z prochami w murach Kremlu i oddaniu salwy honorowej — marsz pogrzebowy gwałtownie się urwał i orkiestra zaintonowała „Intiernacjonal". Aeronautyka Sowiecka dawała tem znak, że walka ze stratosferą nie jest jeszcze skończona.



Urny z prochami stratonautów na Kremlu. Moskwa. Plac Czerwony.

Kronika Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

DEKORACJA ZŁOTĄ ODZNAKĄ HONOROWĄ L. O. P. P. PREMJERA JANUSZA JĘDRZEJEWICZA I WICEMINISTRA DR. KAZIMIERZA PIERACKIEGO

Prezes Rady Głównej L.O.P.P. i Przewodniczący Kapituły Odznaki Honorowej L. O. P. P. b. min. inż. Alfons Kühn, oraz Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P., Gen. dyw. inż. Leon Berbecki, wręczyli dnia 9 b. m. Panu Prezesowi Rady Ministrów. Januszowi Jędrzejewiczowi, oraz dnia 7 b. m. Panu Wiceministrowi W. R. i O. P., Dr. Kazimierzowi Pierackiemu — Złote Odznaki Honorowe L. O. P. P. wraz z dyplomami za zasługi, położone dla L. O. P. P. (patrz str. 2).



Dekoracja pana Wiceministra Dr. Kaz. Pierackiego.

ZATWIERDZENIE OFICJALNEJ MELODJI. ORAZ SŁÓW DO HYMNU I MARSZU LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

Zarząd Główny LOPP. zatwierdził ostatecznie melodję, skomponowaną przez Prof. Stanisława Kazuro do wiersza Juljusza Baykowskiego, drukowanego w Nr. 2 naszego pisma jako oficjalną melodję L. O. P. P. Na podstawie tej melodji opracowywany jest przez Prof. Kazuro marsz powitalny i pochodowy L. O. P. P.

Hymn został po raz pierwszy nadany przez Polskie Radio w dniu 4 lutego r. b. i zostanie w najbliższym czasie nagrany na płyty gramofonowe.





Od lewej strony. Grupa modelarzy przy Gimn. Państw. w Końskich. Pośrodku prezes kom. pow. L.O.P.P., Józef Lambert. dyr. gimn. Po prawej instruktor modelarstwa, nauczyciel Mikołaj Zajączkowski. Przy dużym modelu po lewej pilot szybowcowy kat. A i B, Jan Rejecki. Od prawej strony: Busko-Zdrój: Bomba lotnicza 1000 klg. w czasie Tygodnia Lotniczego. Na przodzie: Instr. O. P. L. G. Powiat, M. Dobrowolny.

Otwarcie kursu instruktorów wydziałów lotniczych L. O. P. P.

W dniu 6 b. m. w gmachu Związku Zawodowych Pracowników Kolejowych R. P. przy ul. Czerwonego Krzyża Nr. 20, odbyła się uroczystość otwarcia 1-go Kursu Instruktorów Wydz. Lotniczych Okręgów Wojewódzkich L. O. P. P. (organizowanego przez Zarząd Główny L. O. P. P.

Aktu otwarcia kursu dokonał Prezes Zarządu Głównego L. O. P. P. gen. dyw. Leon Berbecki w obecności Przewodn. Wydziału Lotniczego i Wiceprezesa Zarządu Głównego L.O.P.P. ppłk. inż. Czesława Filipowicza Sekretarza Zarz. Gł. L.O.P.P. mjr. pil Adama Wojtygi, Delegata M. S. Wojsk. ppłk dypl. Walerego Jasińskiego, Kierownictwa Kursu i Wykładowców.



W przemówieniu powitalnem gen. dyw. inż. Leon Berbecki wyjaśnił słuchaczom zadania kursu i obowiązki, jakie będą ciążyły na instruktorze Wydziałów Lotniczych.

Po uroczystości rozpoczęły się przewidziane programem wykłady.

Siedzą od lewej: ppłk. Cz. Filipowicz, gen. dyw. inż. L. Berbecki, mjr. pil. A. Wojtyga, radca R. Adamowicz, płk. dypl. W. Jasiński, kpt. pil. rez. T. Antonowicz.

SENSACJE GAZOWE

Rok 1933 obfitował w tyle niespodzianek z dziedziny polityki międzynarodowej, w taką wielką ilość konfliktów szczęśliwie zażegnanych, lub odwleczonych, że, jak należałoby przypuszczać, zaspokoił on w zupełności głód sensacji, na który cierpi stale prasa i jej publiczność. Nie wystarcza im Mandżurja, Hitler, i zniesienie prohibicji w Ameryce. To też niedługo się zastanawiając, wybrano temat aktualny: gazy bojowe. Nie te, przed któremi nauczono się już bronić — ale te nowe, straszne i tajemnicze, nieznane w swem działaniu. Ludzka fantazja wciąż niezadowolona ze „skromnej" rzeczywistości, szuka bezustannie czegoś nowego — często kosztem zdrowego rozsądku, a nawet prawdy.

Czytamy tedy naprzykład: „Podług pewnych wiadomości, pochodzących z Berlina, Ministerstwo Reichswehry zaprowadziło nowy gaz o nadzwyczaj silnem działaniu nazwany „Kampfstoff" B." „Le Rempart" z d. 5 października 1933 r.

„Zakłady w Oppau wyrabiają chemiczny środek bojowy zwany „Kampfstoff W". Ma on podobno tę właściwość, że po wybuchu pocisku wznosi się na pewną wysokość, aby później opaść na powierzchnię ziemi w postaci ciężkiego obłoku o nadzwyczaj silnem działaniu trującem Wynalazcą jego jest dr. Wasner, chemik zakładów „Badische Anilin und Sodafabrik", który od 1924 r. pracuje nad udoskonaleniem swego wynalazku".

„Dyrektor Instytutu Chemicznego w Clermont-Ferrand, p. Léonce Bert wynalazł podobno nowy środek bojowy, zbliżony w w swych własnościach i działaniu do iperytu i luizytu, przewyższający jednak oba gazy swem działaniem. Jest on bezbarwny, tak w stanie płynnym, jak gazowym i przebija podobno wszystkie znane pochłaniacze. Tajemnica jego fabrykacji nie znajduje się w posiadaniu francuskiego Min. Spraw Wojskowych". „Le droit du peuple". Lausanne, 13 października 1933 r.

W Anglji została skonstruowana nowa maska przeciwgazowa. Chroni ona nawet przez godzinę przed najgroźniejszym gazem bojowym t. zw. „Gazem pieprzowym", który wszystkie inne maski przepuszczają po 5 minutach". „Daily Herald. Londyn, 10 sierpnia 1933 r.

Trudno osądzić bez dokładnego zbadania źródła każdej wiadomości, ile rzeczywiście prawdy ona zawiera. Jednakże z formy i treści notatek można osądzić stopień ich prawdopodobieństwa, oraz ich tendencję.



Próba zasłony dymnej

A zwłaszcza tendencję widać jasno: polega ona na szerzeniu zamieszania i popłochu wśród ludności obcego państwa. Są to stare i wypróbowane metody wrogiej propagandy, która zmierza do wywołania nastroju strachu przed wojną, a przedewszystkiem podkopuje wiarę we własne siły, własne środki obrony i własne państwo. O ile walka z tą propagandą podczas wojny ułatwiona jest różnemi zarządzeniami, jak cenzura, stan wyjątkowy i t. p., o tyle istnieje w czasie pokoju właściwie tylko jeden skuteczny środek przeciwdziałania.

Bo jakiż jest stopień prawdopodobieństwa wynalezienia gazu, któryby przechodził przez wszystkie znane maski i pochłaniacze? — Żaden albo ściślej biorąc, niewielki. Wszystkie funkcje organizmu ludzkiego są nam dokładnie znane, jak również znane są wszelkie możliwości wywoływania zaburzeń fizjologicznych drogą chemiczną. Podczas wojny światowej wypróbowano działanie i skuteczność setek odmian najróżniejszych połączeń chemicznych — lecz tylko b. skromna ich ilość nadała się do użytku bojowego i znalazła zastosowanie na polu walki.

Wybór ogranicza nietylko sam ludzki organizm, a sprawiają to przedewszystkiem warunki fizyczne, w których gaz może zostać zastosowany. A więc temperatura, lotność, odporność na rozkład, wpływ atmosfery, wiatru, deszczu i t. p. Następnie pamiętamy z okresu wojny światowej, że każde ulepszenie bojowych środków chemicznych pociągało automatycznie ulepszenie środków obrony, które w bardzo krótkim czasie wyrównywały efekt działania. Tylko moment zaskoczenia jest groźny. Należy sobie jasno uświadomić że niema takiego chemicznego środka który, użyty do napadu, nie znalazłby wkrótce skutecznego, paraliżującego jego działania środka obrony. I tu leży słaba strona walki chemicznej: na każde połączenie można znaleźć odpowiedni odczynnik i to w bardzo krótkim czasie — nawet w wypadku zaskoczenia przy pierwszem użyciu.

W tem miejscu warto przypomnieć historję luizytu, który, wynaleziony tuż po wojnie, został szeroko rozreklamowany jako „rosa śmierci", która bezapelacyjnie niszczy truje i gubi całe miasta itd. I co się okazało? Że ta „rosa śmierci", zbadana i zaszeregowana do grupy gazów parzących, znajduje się dzisiaj w każdym podręczniku chemji gazów bojowych i obrony przeciwgazowej wraz z dokładnem wyliczeniem skutecznych środków obrony, oraz leczenia ewentualnych oparzeń.

Znacznie szkodliwsze, niż nowe gazy bojowe będą pogłoski o nich i tych pogłosek działanie. One bowiem są w stanie wywołać panikę, w której nawet stare wypróbowane środki obrony przeciw znanym środkom napadu, zawieść mogą, a to jedynie dzięki rozluźnieniu dyscypliny i braku zaufania społeczeństwa.

A zatem należy się zabrać energicznie do tępienia wszelkich zatrutych źródeł informacji, jakiemi są pogłoski i wiadomości powyżej przytoczone, powtórzone swego czasu skwapliwie i niestety bezkrytycznie przez część dzienników polskich. Tępienie strachu i paniki, wywoływanie i utrzymywanie zaufania, oraz bezwzględnej dyscypliny — oto najważniejsze warunki zwycięstwa w przyszłej walce chemicznej. *Z. M.*



Artylerzysta angielski w masce przy telefonie.



Italska drużyna odkażająca

DLA MŁODZIEŻY

Zamiłowania Antka

Od czasu ataku gazowego zmienił Antek zdanie. Dawniej szczytem jego marzeń było zostać lotnikiem, teraz widział swoją przyszłość w chemji. Poświęcał jej się najwięcej i niedługo przewyższał całą klasę. Rodzice z tej zmiany nie byli zadowoleni. Antek bowiem urządził sobie w domu małe laboratorjum, w którem ciągle miał coraz to inne zajęcie. Kończyły się te jego zabawy zwykle poparzonemi rękami i dziurami w obrusie, a cały dom żył w ciągłej obawie pożaru.

Dziś nastrój przy obiedzie był posępny. Mama jadła spokojnie i jakoś nachmurzona, ojciec wogóle nie patrzył w stronę Antka. Antek udawał bohatersko, że ten właśnie przykry nastrój nie jest wcale, ale to wcale, związany z jego osobą. Po obiedzie chciał czem prędzej pójść do Kaśki i przekonać się, co dla niego ma schowane.

„Czekaj, Antek", zatrzymał go ojciec, „chcę z tobą porozmawiać".

Antek już wiedział o wizycie swojego ojca u profesora łaciny. Mógł się tego zresztą spodziewać. Prawda, ostatniemi czasy miał z nim parę nieprzyjemności, ale nie przywiązywał do tego wielkiej wagi. Koniec roku jeszcze daleko, i z powodu tej klasówki, która się nie udała, nie będzie przecież żadnej większej awantury. Ojciec dowiedział się o sukcesach swojego syna w chemji, ale na tem skończyła się pochwała profesora. „Bardzo mi przykro", powiedział profesor, „ale moim obowiązkiem, jest zwrócić Panu na to uwagę. „Z łaciną jest bardzo źle, i, nie wiem, jakie będą wyniki, gdy Antek nie weźmie się porządnie do roboty. Koniec roku jeszcze dosyć daleko, więc mam nadzieję, że Antek przy trochę dobrej woli odrobi swoje zaległości".

Ojciec zabrał się więc sumiennie do poprawienia wiadomości łaciny swojego najstarszego syna. „Jestem zmuszony zabrać twoje przyrządy chemiczne, będzie to poręką, że się będziesz uczył. Od dziś będziesz miał codziennie lekcje łaciny. Zamówiłem już twego kolegę, Jurka, i będziesz się z nim razem uczył".

Wszystkie próbówki Antka powędrowały do szafy i ojciec zamknął drzwi na klucz. Notatki, retorty, kwasy, zasady i wszystkie ciekawe, dokładnie zapisane wyniki badań poszły wślad za próbówkami. Członkowie rodziny odetchnęli z ulgą, teraz przynajmniej na jakiś czas można będzie spokojnie wychodzić z domu. Widmo pożaru i dziurawych serwetek zniknęło na jakiś czas z horyzontu domu państwa Pietrzykowskich. Dla Antka był to jednak cios najgorszy. „Wszystko mi zabrali", myślał zachmurzony, „teraz naumyślnie nie będą mieli ze mnie pociechy. Nie będę się uczył tej przeklętej łaciny".

Dzwonek w przedpokoju ogłosił przyjście rudego Jurka. Był o klasę wyżej od Antka i, oprócz całego szeregu pożytecznych wiadomości z łaciny, nie odznaczał się żadnym wybitniejszym talentem. Rodzice przyszli rozmówić się z nim i ustalili, że na początek trzeba będzie mieć codziennie z Antkiem lekcje, godzinę albo i więcej, zależnie od tego, co będzie zadane. Chłopcy odrazu zabrali się do roboty. Antek otworzył łaciński tekst i męczarnia się zaczęła. Jak chętnie byłby poszedł dziś na film propagandowy L. O. P. P., na który się rodzice właśnie wybierają! Słyszy, jak się w przedpokoju krzątają, wkładają palta i szukają rękawiczek. Teraz zamknęły się drzwi za nimi. Antek myślami ich odprowadza, wchodzi na salę.

Uważaj Antek", odzywa się rudy Jurek. Antek nie miał pojęcia co właściwie czytają. Myślał o dużo ciekawszych sprawach. Wyprostował się więc na krześle, nagle — nie wiadomo z jakiej przyczyny, wywrócił się kałamarz i atrament rozlał się po stole. Naturalnie na książkę. Wobec czego Antek postanowił zmyć atrament wodą. Pobiegł do łazienki i tam pod strumieniem zimnej wody szorował Cezara. Wszelkie starania pozostały bez rezultatu. Nie było innej rady, jak zostawić książkę na oknie, żeby wyschła.

Lekcja była przerwana. Antek natychmiast wrócił do swoich ukochanych myśli. „Tak chętnie byłbym dziś

ALBUM SAMOLOTÓW



Sablatnic (1921)



Friedrichshafen (1920)

Serja wodnosamolotów

poszedł na film L. O. P. P.!" — westchnął z trwogą. „Nic nie straciłeś, i tak to nie będzie zbyt ciekawe", mruknął Jurek, „cóż oni tam mogą pokazać, parę samolotów i nic więcej".

„Jak możesz tak mówić", Antek zerwał się z krzesła „nie masz pojęcia, jakie tam pokazują ciekawe rzeczy. Ile nowych środków, metod ochrony, zawsze jakieś nowe środki przeciw atakom gazowym". To go interesowało najwięcej, bo to było wszystko ściśle związane z jego planami na przyszłość.

„Jakie znowu nowe środki! Ciągle pewno jedno i to samo. Dużo o tem się mówi, ale na wypadek wojny i tak nas zatrują".

„Takim ludziom, jak ty, nic lepszego się nie należy", Antek się zaczął irytować. „Jakby wszyscy tak mówili, jak ty, to napewno nas wytrują. Chodzi tylko o to, żeby być właśnie przygotowanym na wypadek wojny. Wtenczas się nikomu nic stać nie może. Maski ochronią przed gazem. Możesz zresztą też się schować w schronach, albo siedzieć w domu" — dodał z pogardą. „Ciebie naturalnie nic nie interesuje poza łaciną".

Nawet spokojny Jurek się teraz rozruszał: „Ale ja nie wierzę, że przez maskę nie przechodzi gaz skoro przechodzi powietrze, to czemu nie może przechodzić gaz?"

„Boże, jaki ty jesteś naprawdę..." Antek nie miał już siły przekonywać tego niewierzącego Tomasza. „W masce są umieszczone filtry, które przepuszczają tylko powietrze, zatrzymują natomiast gaz trujący". Zerwał się i poleciał do pokoju ojca. Tam, w biurku zwykle leżała maska gazowa ojca, którą miał jeszcze z czasów wojny. Rzeczywiście, była na swojem miejscu. Powrócił z nią do Jurka, który się masce przyglądał z zainteresowaniem. Przymierzał ją, ale na wypróbowanie, czy przepuszcza gaz, to jednak nie starczyło. Co tu zrobić? Antek już chciał wypuścić trochę gazu świetlnego, ale na to nie zgodziłaby się Kaśka. „Zaczekaj, mam pomysł" — krzyknął Antek. Ujrzał na stole leżącą blaszankę z płynem do zabijania much i owadów, który się odznaczał bardzo mocnym zapachem. Napełnił nim rozpylacz matki, resztki kolońskiej wody wylał na swoje ubranie. „To tak mocno pachnie, napewno w ten sposób będziesz mógł wypróbować maskę. Antek zabrał się natychmiast do przygotowania „gazu". Pokój wkrótce był przepełniony przenikliwym zapachem, który zmusił chłopców do kichania i wywołał łzawienie. Wówczas Jurek włożył maskę, przyczem objawy podrażnienia po kilku chwilach ustąpiły. Zainteresowało go to bardzo. Antek wykorzystał tę chwilę i udzielił mu kilku wyczerpujących wskazówek, mówiąc, gdybyś był zatruty gazem, to musiałbym cię ratować. Najpierw wyniósłbym cię z przestrzeni zatrutej, następnie podałbym ci gorące mleko, herbatę lub kawę. Możnaby ci też żołądek wypompować, przypuszczam nawet, żeby to dla ciebie było najodpowiedniejsze. Zależy to zresztą od rodzaju zatrucia. Tobie to nie grozi, wyglądasz na to, że będziesz się chował po miastach, ale my, na froncie, musimy wszystko wiedzieć".

Jurek miał już tego dosyć: „Nie będę się chował! Ja też będę na froncie, nie jestem tchórzem!" Rzucił się na Jurka, gdy tu nagle otworzyły się drzwi i rodzice z wujem Stefanem przeszkodzili już rozpoczynającej się walce. Popatrzyli na rozlany atrament, poplamione palce chłopców, maskę gazową i przewróconą blaszankę:

„Co to znaczy, Antek?", spytał się ojciec.

Nie było innego wyjścia, jak przyznać się do wszystkiego. Antek błagalnie spojrzał w stronę wuja Stefana. Ojciec, zamiast skrzyczeć chłopców, zwrócił się do Antka łagodnym tonem:

„Wiem, synku, o twojem zainteresowaniu się chemją. Bardzo to pochwalam, ale, jako dorosły chłopiec (Antek z dumy aż zesztywniał), musisz zrozumieć, że najpierw trzeba ukończyć gimnazjum, a następnie dopiero zajmować się tem, co cię naprawdę interesuje. Pochwalam, jak już powiedziałem, Twoje zamiary, i mam nadzieję, że będziesz na tym polu pracował dla obrony, sławy i potęgi ojczyzny. W międzyczasie trzeba robić inne, nieprzyjemne rzeczy, dla osiągnięcia swego celu. A więc, będziesz się trochę zajmował łaciną?"

„Przyrzekam, będę", odpowiedział chłopiec.

„A jak zdasz egzamin dobrze, polecisz ze mną samolotem do Krakowa", zakończył wuj Stefan rozmowę.

A. K.

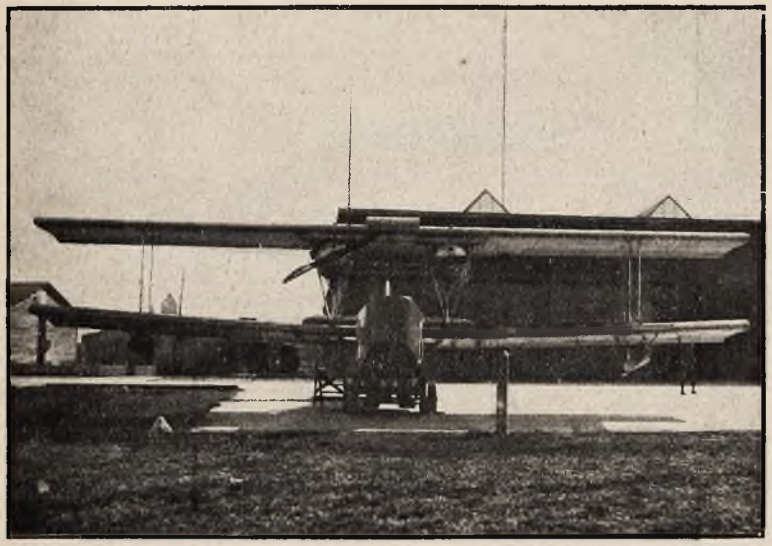
Modelarze Uwaga!

III Konkurs Modeli Latających Wodnosamolotów

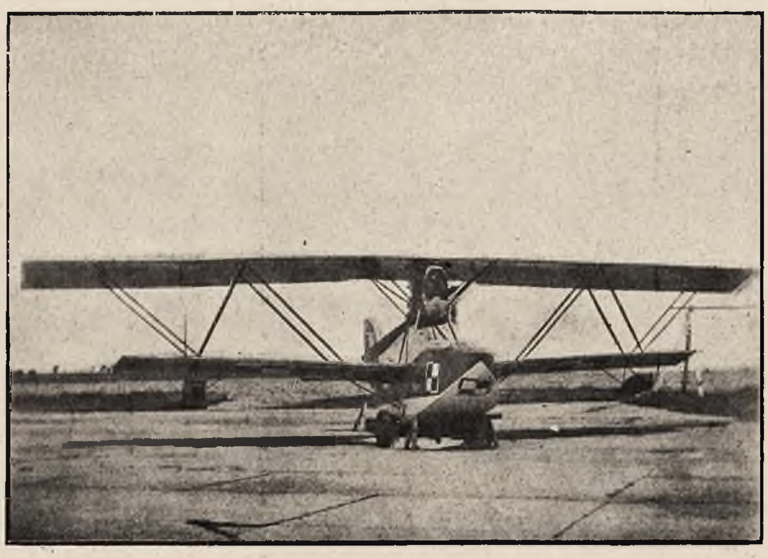
Zapoczątkowany w r. 1930 przez

L O T P O L S K I

Odbędzie się na wiosnę (maj-czerwiec) r. b. Dotychczasowy regulamin pozostaje niezmieniony i będzie ogłoszony w Nr. 5 naszego pisma.



„L. e. O." H 13 bis (1925)



Macchi M. 9 (1922)

Wyszkolenie komendantów drużyn odkażających

Celem szkolenia komendantów drużyn odkażających jest przygotowanie ich do kierowania powierzonemi im jednostkami organizacyjnemi służby odkażającej w rzeczywistych warunkach napadu lotniczego. Z przyjętego powyżej założenia oraz z analizy przypuszczalnych momentów pracy drużyny odkażającej, działającej w czasie napadu lotniczego, wynikają postulaty, dotyczące wyszkolenia komendantów drużyn odkażających.

Jako podstawę wyszkolenia komendantów drużyn odkażających, przyjmujemy — podobnie, jak dla pozostałych członków tych drużyn — kurs OPLG III kat. dla służby odkażającej. Poziom i nastawienie takiego kursu są zależne od poziomu słuchaczów. W wypadku, gdy większość słuchaczów jest przewidziana na stanowiska komendantów drużyn odkażających, program i rozpiętość tego kursu pozwolą zasadniczo na podanie w jego ramach wiadomości dodatkowych, szczególnie ważnych dla komendanta drużyny odkażającej, jak np. prawa i obowiązki komendanta drużyny odkażającej i punktu odkażającego, kierowanie drużyną odkażającą i organizowanie pracy, zakres i sposób współpracy służby odkażającej z innemi służbami OPL biernej i t. p. W każdym jednak razie nasuwa się konieczność nabrania przez komendanta drużyny praktyki w kierowaniu. Praktyka ta, teoretycznie biorąc, powinna być nabyta w czasie okresowych ćwiczeń tej drużyny, która danemu komendantowi została powierzona.

Przygotowanie fachowe komendantów drużyn odkażających ma pierwszorzędne znaczenie dla sprawnego funkcjonowania służby odkażającej. Ideałem byłoby, aby każdy członek drużyny odkażającej w każdej sytuacji bez słów wiedział, co ma robić.

Dla ułatwienia komendantom drużyn odkażających nabrania niezbędnej praktyki, dla przypomnienia, względnie rozszerzenia nabytych wiadomości, dla dania im podniety do dalszej pracy oraz dla kontroli ich przygotowania fachowego i pracy, istnieje cały szereg czynników. W pierwszym rzędzie należy wymienić przeszkolenie uzupełniające dla komendantów drużyn odkażających. Przeszkolenie to można przeprowadzić na obozach lub na kursach.

Przedewszystkiem stwierdzimy, że możliwe są obozy wspólne dla służby odkażającej i innych służb OPL biernej oraz — oddzielne. Ze względu na możliwość przeprowadzenia wspólnych ćwiczeń służb OPL biernej, więcej wskazane są obozy wspólne dla służb OPL biernej.

Ze względu na sposób szkolenia komendantów drużyn odkażających, można urządzać: 1) Obozy, na których — w zakresie służby odkażającej — są sami komendanci, względnie kandydaci na komendantów drużyn odkażających, oraz 2) obozy, na których, oprócz komendantów, są szkoleni i członkowie drużyn odkażających (nieposiadający kursu OPL III kat. dla służby odkażającej). Metoda i program szkolenia muszą być ściśle dostosowane do rodzaju obozu.

Na obozach pierwszego rodzaju, wszyscy członkowie służby odkażającej posiadają przeszkolenie podstawowe (kurs OPLG III kat. dla sł. odk.) i wszyscy są przewidziani na stanowiska komendantów drużyn odk.

Pierwszy okres obozu należy poświęcić szkoleniu drużyny odkażającej wg. szerszego programu. W okresie tym należy więc zapoznać (względnie przypomnieć) członków służby odkażającej teoretycznie i praktycznie ze sprzętem etatowym i z maszynami (przyrządami) do odkażania; z użyciem i konserwacją sprzętu, maszyn i odkażalników; ze sposobami odkażania różnych terenów i objektów przy pomocy różnych kategoryj sprzętu i w składach organizacyjnych, dostosowanych do użytego sprzętu, oraz rodzaju skażonego objektu; z pracą patrolu rozpoznawczego. W okresie tym członkowie służby odkażającej zapoznają się praktycznie z pracą wzorowej drużyny odk., otrzymują przykłady organizacji pomocy, zależnie od potrzeb, w następnym zaś okresie uczą się samodzielnie organizować pracę odkażającą i kierować drużyną odk. Okres drugi obozu poświęcony więc jest właściwemu szkoleniu **komendantów drużyn odkażających.** W okresie tym należy zapoznać członków służby odkażającej bardzo dokładnie z **obowiązkami komendanta drużyny odkażającej, punktu odkażającego, kierownika odkażania danego objektu i kierownika rozpoznawczego oraz nauczyć samodzielnego organizowania pracy,** zależnie od posiadanego sprzętu i ekwipunku, środków lokomocji, materjałów, ludzi, warunków lokalnych. W szczególności należy omówić poszczególne elementy kierowania pracą odkażającą. Należy nadto zapoznać się z metodyką kierowania pracą ludzką, z zachowaniem się komendanta drużyny odkażającej w czasie służby i z metodyką szkolenia w służbie odkażającej.

Największy nacisk powinien być położony na **praktyczne opanowanie obowiązków komendanta drużyny odkażającej.** Na komendantów drużyn, względnie punktów odkażających należy więc kolejno wyznaczać wszystkich obecnych na obozie członków służby odkażającej oraz program ćwiczeń tak układać, aby nasuwała się konieczność samodzielnego organizowania pracy. Celem osiągnięcia zbliżenia warunków pracy do warunków rzeczywistych, należy nadto wprowadzić do ćwiczeń czynność zmienności sytuacji, np. ubytek ludzi, dostarczenie maszyn do odkażania, konieczność przewiezienia ludności cywilnej przez teren skażony (np. na skutek pożaru) i t. p. Z tego samego powodu część ćwiczeń powinna być przeprowadzana w nocy.

Trzeci okres obozu należy poświęcić szkoleniu służby odkażającej we **współpracy** z innemi służbami OPL biernej. Należy w tym celu zapoznać uczestników obozu z pracą służb OPL biernej na drodze wzajemnych pokazów, połączonych z wyjaśnieniami, z zakresem i sposobem współpracy tych służb, oraz przeprowadzać ćwiczenia, obejmujące wszystkie obecne na obozie służby, a polegające na wykonaniu przygotowanego założenia. Część ćwiczeń tego okresu również powinna odbywać się w nocy. Ćwiczenia nocne posiadają duże znaczenie wyszkoleniowe, powinny więc być starannie przygotowane. Przygotowania te muszą jednak być starannie zakonspirowane przed uczestnikami obozu. Ćwiczenia nocne należy zarządzać niespodziewanym alarmem.

Ze względu na to, że celem szkolenia członków służby odkażającej na obozach pierwszego rodzaju jest doszkolenie komendantów drużyn odkażających, najdłuższy powinien być okres drugi. Pierwszy okres jest wstępem, trzeci zaś — zakończeniem doszkolenia obozowego komendantów drużyn odkażających.

Na obozach drugiego rodzaju, czyli takich, na których oprócz komendantów, są również obecni członkowie drużyn odkażających, nieposiadający przeszkolenia podstawowego, sposób doszkolenia komendantów drużyn odkażających musi być z natury rzeczy zupełnie inny. Musi być związany ze szkoleniem członków drużyn odkażających. Przebieg przeszkolenia uzupełniającego komendantów drużyn odkażających, na obozach tego rodzaju, rozważymy więc na tle szkolenia obozowego członków drużyn odk. W pierwszym — najdłuższym bo podstawowym — okresie takiego obozu, członkowie drużyn odk. otrzymują wyszkolenie w zakresie kursu OPLG III kat. dla służby odkażającej, komendanci zaś tych drużyn uczęszczają również na wykłady, przypominając sobie w ten sposób wiadomości, podawane na tych kursach, w czasie zaś ćwiczeń uczą się **praktycznie** kierować drużyną odkażającą oraz instruować. Zapoznają się nadto z wzorową konserwacją sprzętu. Na specjalnych zaś pogadankach, względnie odprawach komendantów drużyn odk., otrzymują oni wiadomości, odnoszące się specjalnie do nich, jako do komendantów drużyn odk. (obowiązki kom. drużyn odk., uwagi, związane ze szkoleniem na obozie i t. p.).

W drugim okresie obozu, w okresie **doskonalenia,** członkowie drużyn odkażających uczą się pracować w warunkach więcej zbliżonych do warunków rzeczywistych i rozszerzają wiadomości, dotyczące techniki odkażania (odkażanie różnych objektów i przedmiotów przy pomocy różnych kategoryj sprzętu i w różnych składach organizacyjnych), komendanci zaś drużyn odkaż. uczą się nadto samodzielnie organizować pracę, zależnie od przyjętych warunków. Część ćwiczeń tego okresu, jak również i następnego, powinna odbywać się w nocy.

W trzecim okresie obozu należy nauczyć członków służby odkażającej **współpracy** z innemi służbami OPL biernej. Sposób uskutecznienia tego, — jak na obozach pierwszego rodzaju. Miejsce, wybrane na obóz, powinno bezwzględnie spełniać warunek różnorakiego odkażania.

Doskonalenie komendantów drużyn odkażających może również odbywać się na specjalnych kursach. Zadaniem takich kursów byłoby również praktyczne nauczenie kierowania drużyną odkażającą. Główny nacisk powinien więc być położony na ćwiczenia. Przebieg wyszkolenia na takich kursach byłby podobny do odnośnego przebiegu na obozach pierwszego rodzaju, z tem oczywistem zastrzeżeniem, że nie wszystko to, co może być przeprowadzone na obozie, może być osiągnięte na kursie.

Poza obozami, względnie kursami doskonalącemi, **niezbędne jest stałe wykonywanie czynności, zmierzających do utrzymania wyszkolenia komendantów drużyn odkażających na odpowiednim poziomie.** Czynności te mogą być wykonywane w związku z doskonaleniem drużyn odkażających, albo specjalnie, celem doszkolenia komendantów tych drużyn. Pierwsza grupa tych czynności ma miejsce w czasie okresowych ćwiczeń, względnie zawodów drużyn odkażających, na których odnośni komendanci drużyn zwiększają swe doświadczenia w kierowaniu drużyną. Planowo i systematycznie prowadzone inspekcje drużyn, stanowią również ważny środek kontrolny wyszkolenia (i zarazem konserwacji sprzętu).

Do środków specjalnych zaliczymy odprawy komendantów drużyn odkażających, na których podawanoby wiadomości uzupełniające, lub przeprowadzono ćwiczenia.

W każdym razie, zarówno komendanci drużyn odkażających, jak i pozostali członkowie tych drużyn, nie mogą być po otrzymaniu przeszkolenia, pozostawieni bez opieki wyszkoleniowej i kontrolnej, jeśli nie chcemy mieć drużyn o wątpliwej wartości bojowej. Wynika stąd bezwzględna konieczność stałej pracy nad wyszkoleniem komendantów i członków drużyn odkażających.

Mgr. fil. **Zygmunt Marynowski.**

BUDUJMY LOTNICTWO MORSKIE

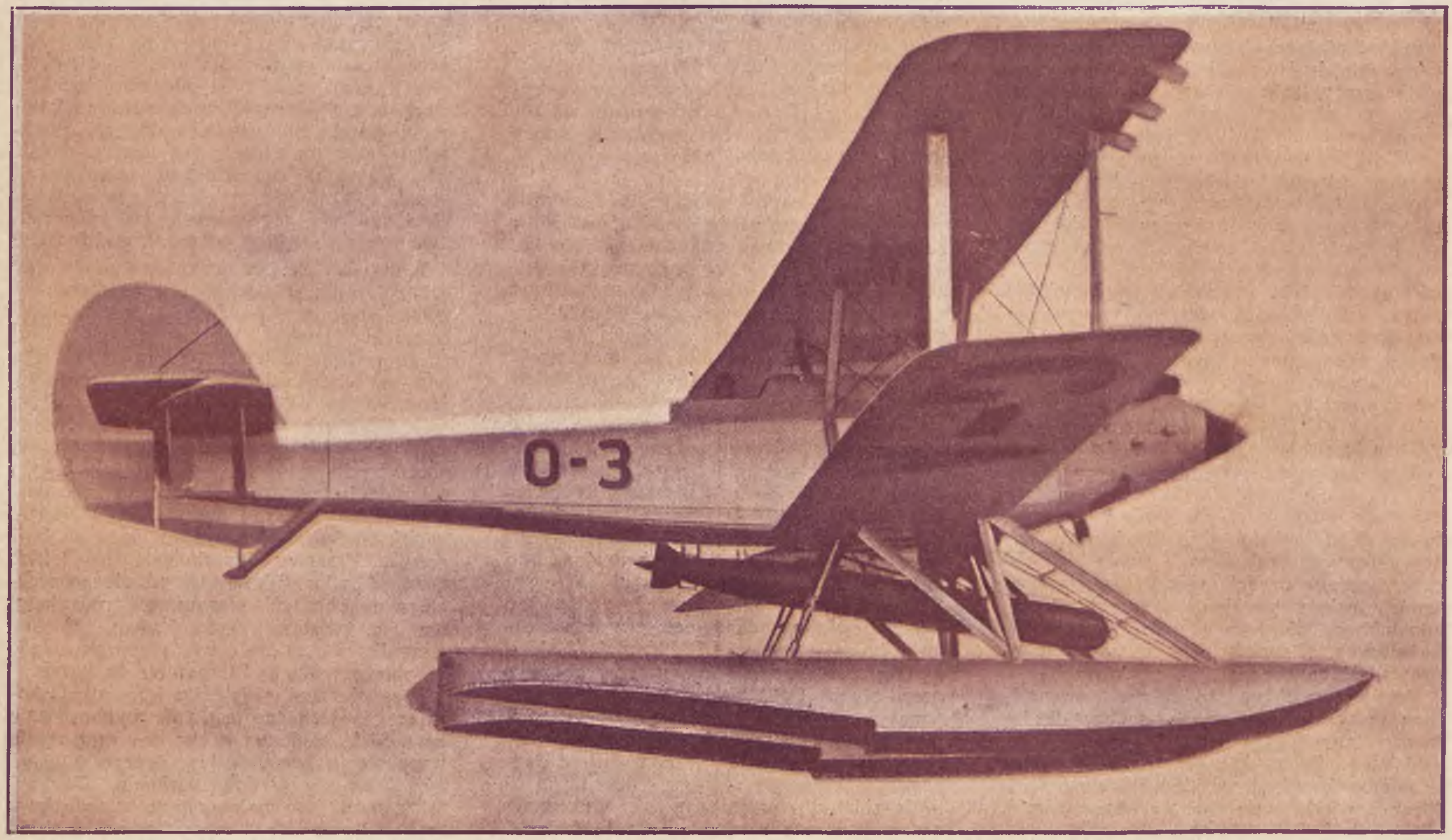
Porównując skutki działania niszczycielskiego lotnictwa ze skutkami niszczycielskiemi okrętów, łatwo i bardzo chętnie dochodzimy do końcowego wniosku, że należy w pierwszym rzędzie rozbudować lotnictwo morskie, gdyż kosztuje o wiele taniej, niż budowa okrętów wojennych. Konkluzja ta byłaby słuszna, gdybyśmy doszli do niej po wszechstronnem rozpatrzeniu wszystkich kwestyj konieczności posiadania floty. Być może, że kiedyś w przyszłości lotnictwo będzie mogło po większej części zastąpić okręty wojenne, przedwcześnie jednak byłoby kwestję tę przesądzić już obecnie. Dla potwierdzenia tych słów, wystarczy przytoczyć tylko jeden przykład: lotnictwo nie jest w stanie przeprowadzić kontroli ruchu okrętów nieprzyjacielskich w nocy i już wcale nie może okrętów tych zwalczać. Lotnictwo morskie jest jednak koniecznie potrzebne, lecz nie poto, by zastąpić okręty, lecz po to, by wraz z okrętami, lub też samodzielnie dojść do głównego celu, a celem tym jest osiągnięcie jak największej swobody ruchu na morzu. Obrona wybrzeża, z punktu widzenia lotnictwa morskiego nabiera znaczenia drugorzędnego.

W zrozumieniu znaczenia i doniosłości prowadzenia aktywnej polityki morskiej i kosztem ofiarności całego narodu została stworzona Gdynia i w dalszej konsekwencji zapoczątkowanie floty wojennej. Lotnictwo morskie, jako część floty wojennej, działające w powietrzu i w powietrzu w naszych warunkach geopolitycznych powinno być należycie ocenione. Przy pobieżnem rozpatrywaniu potrzebnych nam do uzupełnienia floty samolotów, nie będziemy omawiali samolotów wywiadowczych, lecz tylko samoloty o typie specjalnym, a są to te, które uzupełnić powinny skład naszej, niestety w rozwoju bardzo wstrzymywanej floty. Są to więc w pierwszym rzędzie samoloty torpedujące i bombardujące. Zadanie jednych i drugich polega na niszczeniu okrętów nieprzyjacielskich i wspieraniu tym sposobem ogólnego planu t. zw. osiągnięcia swobody ruchu na morzu.

Samoloty torpedowe zabierają ze sobą jedną lub dwie torpedy. Waga jednej takiej torpedy przy długości 5 — 6 m wynosi od 600 — 800 kg, w czem mieści się około 200 kg materjału wybuchowego. W odróżnieniu od samolotów bombardujących, które rzucają swe pociski o ogromnej sile niszczycielskiej zgóry, samoloty torpedujące atakują okręty znajdujące się w morzu z małej, bo zaledwie 5-cio metrowej wysokości i wypuszczają swe torpedy z odległości 2000 m od celu.

Lotnictwo bombardujące działa, jak już wspomniano, zgóry i niszczy zapomocą bomb okręty i urządzenia portowe. Jak pierwszy tak i drugi rodzaj samolotów został zapoczątkowany jeszcze podczas minionej wojny światowej, lecz rozwój datuje się dopiero od lat kilku. Zupełnie nowy rodzaj samolotu powstał przed paru laty, są to samoloty minujące. Samolot tego typu zabiera ze sobą kilka min morskich, które ustawia na drogach morskich najbardziej uczęszczanych przez okręty nieprzyjaciela. Dzięki dużej szybkości, samolot minujący może w razie potrzeby przeszkodzić nieprzyjacielskim okrętom zbliżaniu się do naszych okrętów, lub portów, względnie utrudnić ucieczkę.

Nasza flota wojenna zapoczątkowana zaraz po dojściu Ojczyzny do morza w dniu 10 lutego 1920 r. ma w swym składzie też oddział lotnictwa morskiego. Jakżesz jednak skromnie wygląda to lotnictwo! — Być może, że były dotychczas ważniejsze zadania do wykonania? Czy możemy jednak wobec wspaniałego rozkwitu naszej polityki morskiej dopuścić do tego, by zazdrosny o rozwój naszego znaczenia mocarstwowego wróg pewnego dnia zniweczył ogrom naszego wysiłku? Rozbudujmy więc lotnictwo morskie, dajmy mu to, co jest najbardziej potrzebne do ugruntowania naszego stanowiska mocarstwowego. Rozbudowując lotnictwo morskie przyczyniamy się do rozwoju naszego znaczenia morskiego, zwiększając zarazem potęgę lotniczą Polski.



K. Durski
Komandor por. pil.-obs.

MODELARNIA (Opowieść woźnego)



Prezes nasz powiatowy na otwarciu modelarni przy wyższej szkole niższych rzemiosł dobrze, a mocno gadał... słowa same łazły w serce!

...„Modelarstwo jest węzłem, który zwiąże całe społeczeństwo bez różnicy wieku w ogólny konstrukcyjny wysiłek"...

...„Państwo domaga się wydobycia na powierzchnię, kiełkujących w młodem społeczeństwie zdolności"...

...„Modelarnia jest wylęgarką orłów"...

Długo gadał, bili brawo, krzyczeli „niech żyje", „tak nam dopomóż Bóg" no i modelarnia otwarła się i ruszyła.

Różne hebelki, wiertaki, cęgi, młotki, stamajzy, lutlampy — wszystko z początku było.

Ruch też był, ale jak pozimniało, bo nie paliłem w piecu, to chyba ktoś musiał — to przyszedł do tej modelarni, ale chodzili: — obcas przybić, taboret czy krzesło naprawić, rondel abo co zalutować; instruktor modelarski sobie, naszemu powiatowemu prezesowi i mniejszym pankom meble poodnawiał, później jak nastała ślizgawka to element szkolny pokazał się — blaszki do łyżew przybijali. Ażeż to każdy miał interes. Szewc z rogu nawet z całym warsztatem i z kopytami chciał wleźć do modelarni, że to on niby też modelarz, ale nie dał rady.



Wtedy to i okazało się jakoś że niby materjału brakuje, frekwencja — czy jakoś tam, winna, a takoż pokazało się, że i narzędzia razem pokradli.

I czy to z własnej wiedzy, czy z donosu, przyszedłszy raz nasz prezes powiatowy i wziął spis renamentu całego, posprawdzał i jak zacznie, jak zacznie, jeszcze głośniej krzyczał, jak na otwarciu — tylko nikt ani brawa nie krzyczał, ani żadnego „niech żyje" i bez tego tak przykro było, że ja niby na ten czas do ubikacji starszego kursu poleciałem.

Na drugi następny dzień, wezwał mnie nasz powiatowy pan prezes i powiada — praca w modelarni musi wrzeć nic nie musi ginąć, a puszczać to tylko porządnych ludzi — przeważnie solidniaków. Pomyślałem sobie, że porządnych to u nas jest owszem — ale takich coby nic nie ginęło to tylko zdaje się troje: ja, nasz prezes powiatowy i mój kum — Albin. Jak wpuszczać — to tylko trzech. Żeby praca wrzała — to znów nas tylko dwóch: kum Albin — druciarz i ja — a ten trzeci, niby prezes, to już do nijakiej roboty.

Później myślę swym inwalidzkim rozumem, że to-to o ginięciu rzeczy nie jest konieczne — bo niby już niema nawet co ginąć — co nie zginęło to już dawno zamienili na gorsze.

Ot my z kumem robimy ruch w modelarni: on drutuje garnki, misy i inne instrumenty codziennego jadła, a ja strugam łyżki. Praca wre, wiórów a skorup—pełno.

Aż raz, powiada prezes nasz powiatowy — będzie wystawa modelarska w Arszawie — trza, by nasza modelarnia od każdej klasy eksponacki model europlanu wystawiła — niech uczni pracują. Strogo przykazował, aż pięścią po stole stukał.

Praca, pracą, a jak znów co zginie, to co? Nie — myślę, tak niedobrze — a tu podeszła wiosna, egzaminy, słowiki, różne wiosenne sporty z panienkami — tom wziął z własną stratą od każdej klasy po dziesięć złociaków — uzbierali między sobą — jedna tylko czwarta klasa nawaliła, nie dodała 1 zł. 15 groszy i z kumem wyrobiliśmy modelki

Nieźle to wyszło, choć prawdziwego, latającego europlanu żaden z nas, jak żyje, nie widział, ale prezes bardzo zadowolony był — powiedział, że jakiś Leonard Mińczyk też tak myślał, że myśl godna jaskiniowców i jeszcze coś, ale mi się pomięszało i powiedział, że teraz nie chce o modelarni słyszeć, róbcie to, niby my, co chcecie.

Naradzili my się z Albinem i uchwalili. Rozwiniemy — modelarnie i napraktykujemy się. Dobierzemy jeszcze trzeciego — stolarza i zaczniemy pracować na całe miasto i okolicę, a co się tyczy kogo puszczać to ni — ni.

A tymczasem ni stąd ni z owąd, a z Warszawy Komisję jakąściś automobilem przyniosło. Dwa dni wszystko chodzili, oglądali. Nic nie mówili, pytali się. Tak i pojechali. Panu prezesowi powiatowemu potem jakoś roboty widać przybyło, bo w gazecie stojało, że zrzekł się. Mówią — innego naznaczyli wybrać.

Kakusch



Odpowiedzi Redakcji

*) **Do Komitetów i modelarzy.** Umieszczając nadesłaną nam humoreskę „Modelarnia“, bynajmniej nie chcemy zadrasnąć ambicji panów instruktorów i uczni modelarzy. Nie twierdzimy też, że wypadki, opowiedziane przez Kakuscha mają miejsce, wprost jest to takie sobie opowiadanko o tem, jak dziać się nie powinno.

P. por. obs. W. Dz. (Warszawa). W Nr. 3-cim „Lotu“ czołowa okładka przedstawia widok na Hel od strony Oksywji. Zdjęcie z Amfibji. Tylna okładka — ruiny zamku Dyboskiego na tle Torunia. Również zdjęcie z powietrza, tylko z małej wysokości. Fotografował por. Milczewski. Wszelkie rzeczowe uwagi o naszem piśmie chętnie przyjmujemy i w miare możności postaramy się z nich skorzystać.

P. Marjan Z. Lwów. Umieścimy. Honorarjum wysyłamy po wyjściu numeru.

Za zamieszczone aktualne ciekawe fotografje płacimy. Zdjęcia i wzmianki z działalności komitetów i kół L. O. P. P. nie są przez nas honorowane.

Pani Janina Zielińska. Częstochowa. Ze zdjęć niestety skorzystać nie możemy. Są mało kontrastowe i nieaktualne. Zwrócić filmów nie możemy, gdyż, niestety, nie podała nam Pani swego adresu.

Pani L. K., Boża Wola. Ostatni zbiór nowel Janusza Meissnera nosi tytuł „Latający djabeł“. Adres autora: Kraków. 2 pułk lotniczy.

DO

P. T. Prenumeratorów

Dla ułatwienia pracy Administracji, prosimy uprzejmie w korespondencji kierowanej do „Lotu Polskiego“, o umieszczanie **numeru wydrukowanego przy adresie (na opasce)** Przy wpłatach za prenumeratę prosimy ten numer podawać na odcinkach blankietów P. K. O. „Dowód wpłaty“. Również upraszamy o wyraźne zaznaczenie, na jaki cel uskuteczniono wpłatę (prenumerata, ogłoszenie, za dawne roczniki i t. p.).

„LOT“ POLSKIE LINJE LOTNICZE

DYREKCJA: Warszawa, Marszałkowska 138, telefon 547-60

Rozkład lotów

ważny od 1 listopada 1933 r. do 28 lutego 1934 r.

Czas lokalny

Samoloty na linjach Warszawa—Kraków i Warszawa — Lwów kursują codziennie (również w niedzielę)

o. 12.45**	↓ Warszawa	p. 11.10**
p. 14.55**	Gdańsk (Danzig), Gdynia ↑	o. 9.00**
o. 12.40*	↓ Warszawa	p. 11.10*
p. 14.50*	Poznań ↑	o. 9.00*
o. 13.00**	↓ Warszawa	p. 11.10**
p. 15.00**	Katowice ↑	o. 9.00**
o. 8 30	↓ Warszawa	p. 14.40
p. 10.20	Kraków ↑	o. 12.50
o. 9.45*	↓ Katowice	p. 13.50*
p. 10.25*	Kraków	o. 13.10*
o. 10.50*	Kraków	p. 12.20*
p. 12.50*	Brno	o. 10.20*
o. 13.10*	Brno	p 10.00*
p. 14 10*	Wien ↑	o. 9.00*
o. 11.45	↓ Warszawa	p. 11.20
p. 14.05	Lwów ↑	o. 9.00
o. 9.15	↓ Lwów	p. 13.45
p. 12.00	Cernauti	o. 13.00
o. 12.30	Cernauti	p. 12 30
p. 16.00	Bucuresti ↑	o. 9.00

Objaśnienie znaków:

O — odlot — départ.
P — przylot — arrivée.
* — samoloty kursują w poniedziałki, środy i piątki — service: lundi, mercredi, vendredi.
** — samoloty kursują we wtorki, czwartki i soboty — service: mardi, jeudi, samedi.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „L O T“ nabywać można również w „Ośrodku propagandowym“ L. O. P. P. Warszawa, S-to Krzyska 12 telefon 533-92.

Od dn. 16.X loty na linji Lwów — Cernauti — Bucuresti, tylko w poniedziałki, na linji Bucuresti — Cernauti — Lwów, tylko w czwartki.

RYSUNEK NA OKŁADKĘ PROJEKTOWAŁ Z. KOSMOWSKI

LOT i obrona przeciwlotniczo-gazowa POLSKI wychodzi co drugą środę.

Warunki prenumeraty w kraju: **rocznie** 10 zł., **półrocznie** 5 zł., **kwartalnie** 2 zł. 50 gr.
Zagranicą rocznie: 9 fr. szw., **półrocznie** 4½ fr. szw. — **Konto czekowe P. K. O. Nr. 7.860.**

Ceny ogłoszeń: Cała strona — 800 zł., ½ str. 450 zł., ¼ str. 250 zł. Barwna o 30% drożej.

KOMITET REDAKCYJNY:
inż. ppłk. obs. Czesław Filipowicz, inż. płk. K. Moniuszko, poseł J. Rudowski, mjr. pil. A. Wojtyga.

Redaktor Naczelny: Józef Jungrav **Sekretarz redakcji i red. odpowiedzialny:** Juljusz Baykowski.

Wydawca: Zarząd Gł. L. O. P. P. Redakcja i administracja: Warszawa — Wierzbowa 9, tel. 2-66-88.

Drukarnia Mazowiecka, Warszawa, Szpitalna 1. tel. 649-04



Jeździec i koń w masce!